

Contribution du Réseau des villes centres et des grandes agglomérations d'Auvergne-Rhône-Alpes au Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)

L'élaboration du SRADDET : une opportunité pour renforcer le partenariat entre la Région et les villes et grandes agglomérations d'Auvergne-Rhône-Alpes

Le SRADDET (Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires) est un document de planification régionale intégrateur et prescriptif. Il vise à définir les grandes orientations d'aménagement et de développement du territoire de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Le statut et le champ thématique que doit couvrir le SRADDET intéressent au plus haut point les élus des villes et des grandes agglomérations d'Auvergne-Rhône-Alpes réunis au sein du Réseau des villes centres et grandes agglomérations d'Auvergne-Rhône Alpes (RVCGA)¹.

A travers la présente contribution, les villes et grandes agglomérations d'Auvergne-Rhône-Alpes témoignent de leur volonté de prendre part à l'élaboration de ce cadre stratégique. Elles souhaitent s'inscrire dans une dynamique de co-construction et de dialogue interterritorial avec l'ensemble des territoires de la région Auvergne-Rhône-Alpes et contribuer aux grandes orientations d'aménagement qui pourraient être adoptées afin d'en assurer le développement équilibré. Cette première contribution, qui pourra être complétée par la suite, est complémentaire des contributions de chacune des villes ou agglomérations.

La co-construction est une règle primordiale pour assurer la cohérence des choix qui seront opérés à travers le SRADDET. Ce principe devra préserver la subsidiarité avec les documents de planification locaux que sont les Scot et les Plui. Le principe de coopération qui anime le réseau des villes depuis sa création en 1995 le conduit logiquement à s'inscrire dans la démarche de concertation mise en place par le Conseil régional et l'appel à contribution qui a été lancé.

Ce réseau, historiquement construit autour de huit grandes villes (Lyon, Saint-Etienne, Roanne, Bourg-en-Bresse, Grenoble, Annecy, Valence, Chambéry) a connu des élargissements successifs, aux agglomérations en 2002 puis à la ville-centre et à l'agglomération de Clermont-Ferrand en 2016, en lien avec la création de la nouvelle région Auvergne-Rhône-Alpes. Il est un espace de mise en synergie des territoires, au service du dialogue entre les espaces urbains et ruraux. C'est une scène de gouvernance souple, pragmatique, basée sur le volontariat. Le réseau permet des échanges d'expériences au niveau politique, relayées par les techniciens, et des prises de position des neuf villes et agglomérations dans les réformes – notamment territoriales – les concernant.

Les villes et grandes agglomérations d'Auvergne-Rhône Alpes souhaitent jouer un rôle actif tout au long de l'élaboration du SRADDET en raison **de l'importance du fait urbain dans l'espace régional**.

Auvergne-Rhône-Alpes est une région marquée par des réalités territoriales différenciées. Elle juxtapose en effet de vastes espaces urbains aux densités élevées et des zones rurales et montagneuses peu ou très peu denses. Elle est la région de France où les territoires ruraux peu denses occupent le plus d'espace. Pour autant, les espaces à dominante urbaine y sont majoritaires et Auvergne-Rhône-Alpes fait ainsi partie des régions françaises les plus urbanisées.

¹ Le réseau des villes centres et grandes agglomérations d'Auvergne-Rhône Alpes (RVCGA) rassemble les villes centres et agglomérations suivantes : Annecy, Bourg-en-Bresse, Chambéry, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon, Roanne, Saint-Etienne et Valence.

Le fait urbain concerne plus de 80% de la population régionale. Les grandes aires urbaines représentent en effet près de la moitié de la superficie de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Le territoire régional compte pas moins de 21 aires urbaines de plus de 50 000 habitants qui totalisent 6 493 000 habitants (2014), soit 83% de la population régionale. Parmi elles, Lyon, Grenoble, Saint-Étienne et Clermont-Ferrand font partie des vingt premières aires urbaines françaises et concentrent la moitié de la population régionale. Enfin, à elle seule, l'aire urbaine de Lyon réunit 2,2 millions d'habitants, soit près du tiers de la population régionale. C'est l'aire urbaine la plus peuplée de France après celle de Paris.

Le réseau des neuf villes et grandes agglomérations d'Auvergne-Rhône-Alpes représente quant à lui 42% des habitants, 50 % des emplois, 39% des logements. Il couvre 9% de la superficie de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Les aires urbaines² de ces neuf grandes agglomérations totalisent quant à elles 4 629 000 habitants (2014), soit **près de 60 % de la population régionale sur près de la moitié de la superficie du territoire**. Enfin, plus des trois quarts de la population régionale résident dans l'un des trois premiers systèmes urbains régionaux (Lyon – Saint-Etienne, Grenoble, Clermont-Ferrand)³. Six systèmes urbains interconnectés entretiennent des relations fortes avec les métropoles frontalières de la Suisse (Genève/Lausanne) et du nord de l'Italie (Turin/Milan). Ils sont en position médiane entre l'Europe du nord (villes rhénanes / bassin parisien) et l'Europe méditerranéenne via la vallée du Rhône et les Alpes du sud.

La présente contribution, rédigée avec l'appui du réseau des agences d'urbanisme de la région Auvergne-Rhône-Alpes, est construite autour de trois **grands objectifs** :

- **Objectif de durabilité** en prenant en compte l'adaptation aux changements climatiques, la transition énergétique et la préservation des ressources naturelles.
- **Objectif d'équilibre et d'égalité des territoires** en prenant en considération les dynamiques de croissance durable et inclusive et les capacités d'entraînement des systèmes urbains.
- **Objectif de connectivité** entre les agglomérations du réseau, nationale et internationale, pour conforter les dynamiques de développement économique de chacune d'entre elles et, par effet d'entraînement, celles de l'espace régional. Il s'agit également d'assurer un bon niveau de services en matière des réseaux (robustesse et fiabilité).

1 Répondre aux défis de transition énergétique et écologique des territoires

Les mutations du contexte mondial et national (changement climatique, raréfaction des ressources, inégalités sociales, crise économique, révolution numérique...) induisent de nouveaux défis à relever pour poursuivre le développement des territoires.

² Aire urbaine (définition Insee) : ensemble de communes constitué par un pôle urbain de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci

³ Analyse des zones d'échanges privilégiées



Ces transformations affectent directement et profondément les écosystèmes urbains et interrogent leur capacité à assurer les fonctions vitales (respirer, se nourrir, s'hydrater...) ainsi qu'à maintenir les grandes fonctions urbaines (se loger, travailler, se déplacer, consommer, se divertir...) ou en garantir l'accès au plus grand nombre dans une double logique de production de richesses et d'augmentation du bien-être des habitants.

Depuis plusieurs années, l'action publique urbaine intègre de manière croissante les questions de transition écologique. La montée en puissance des enjeux climatiques a mis en évidence l'importance des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre sur les territoires urbains (les villes sont à l'origine de 80% de l'énergie consommée et de 75 à 80% des émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2008) et le rôle des collectivités territoriales pour atteindre les objectifs de réduction fixés aux échelles internationale et nationale.

Face aux défis écologiques de demain (économie de la ressource, adaptation aux changements climatiques, transition énergétique, ...) se pose la question des vulnérabilités des territoires et des impacts sur leur fonctionnement :

- Comment accompagner la nécessaire transition écologique des territoires et en faire une opportunité d'innovation, de compétitivité et de résilience ?
- Réciproquement, comment faire pour que les territoires et leurs acteurs puissent servir la transition écologique ?

- Quelle dépendance des territoires à l'égard des ressources naturelles ?
- Quelle vulnérabilité des territoires face aux impacts du changement climatique ?
- Comment promouvoir un système énergétique plus durable, sobre, efficace et renouvelable ?

Au-delà des villes, ces problématiques concernent l'ensemble des territoires de Auvergne-Rhône-Alpes, chacun avec leur spécificités propres (précarité énergétique des ménages, impact du changement climatique pour les territoires agricoles et de montagne, etc)

Les systèmes urbains de l'espace régional, par leur poids démographique et économique, par l'importance des investissements mis en œuvre, par la place que représentent les politiques de préservation de l'environnement et des ressources dans les projets des collectivités (politique énergétique, développement des mobilités alternatives à la voiture en solo, économie circulaire, réseaux intelligents, préservation des trames vertes et bleues, plan climat ...), constituent de fait des points d'appui solides pour la construction d'une politique ambitieuse de développement durable à l'échelle régionale en réponse aux défis de la transition énergétique et écologique.



Orientations pour accompagner et amplifier les démarches-actions en faveur d'un développement durable des territoires d'Auvergne-Rhône Alpes

La Région a un rôle déterminant à jouer dans la territorialisation des défis environnementaux au regard des spécificités infra-régionales.

Elle doit assurer l'équilibre entre les territoires et être garante d'une bonne complémentarité qui prenne en compte les particularités de chacun. A titre d'exemple, les différentes stratégies de production d'énergie renouvelable fondées sur l'éolien, la biomasse, la méthanisation, l'hydroélectricité ou encore la géothermie illustrent cette diversité infra-régionale et le rôle à jouer par la Région pour assurer la complémentarité entre les différents territoires capables de produire, de stocker et de transformer l'énergie et promouvoir des coopérations entre ceux-ci à la bonne échelle.

Elle doit accompagner les actions de la transition écologique portées par les territoires notamment par la structuration des filières économiques telles que par exemple : bois-énergie ; agroalimentaire ; matériaux de construction ; économie circulaire...

L'élaboration du SRADDET offre l'opportunité de construire une grille de lecture commune pour replacer les défis environnementaux de demain au cœur des préoccupations régionales et ce pour :

- re-questionner la résilience des territoires urbains, péri-urbains et ruraux,
- objectiver et mesurer leurs fragilités environnementales,
- identifier les capacités et leviers de résilience afin de conforter leur transition et permettre leur mutation pour garantir leur développement.

Le SRADDET est l'occasion de doter la Région d'une véritable ambition pour répondre aux défis de la transition énergétique et écologique des territoires ;

Il pourra notamment :

- s'appuyer sur les démarches volontaristes et innovantes engagées dans les territoires pour identifier les outils et méthodes à développer pour l'atteinte des objectifs SRCAE,
- cibler les axes sur lesquels la Région peut avoir un effet levier ; conforter les outils régionaux et l'appui aux dispositifs clefs dans la durée,
- construire des outils permettant d'accélérer les dynamiques de rénovation énergétique des bâtiments,
- construire une vision régionale de la production d'ENR, notamment biogaz par méthanisation, et bois énergie et **hydrogène** ,
- étudier les enjeux d'adaptation au changement climatique par typologie de territoire et par filière et définir des pistes d'actions pour y faire face,
- agir sur les changements de comportements (chauffage bois, déplacements, consommation),
- faire de la biodiversité un atout à valoriser pour le territoire régional, poursuivre le soutien aux actions menées pour sa préservation et la prendre en compte dans la mise en œuvre des projets d'aménagement et d'infrastructures.

2 Affirmer le rôle des grandes agglomérations d'Auvergne-Rhône-Alpes dans leur capacité à entraîner les territoires périurbains et ruraux de la Région et à contribuer ainsi à l'équilibre du territorial régional

Les plus grandes agglomérations sont celles qui concentrent, en un petit nombre de lieux, les moyens de production. Ce sont aussi celles qui génèrent le plus d'emplois et qui constituent le lieu essentiel de création de richesse. Les dynamiques économiques à l'échelle du réseau de villes et des agglomérations d'Auvergne-Rhône-Alpes à l'œuvre ces vingt dernières années, plus récemment encore dans un contexte de crise économique, confirment cette tendance. A titre d'exemple, entre 2007 et 2012, période marquée par une crise économique sévère en France, les grandes agglomérations d'Auvergne-Rhône-Alpes ont enregistré un taux de croissance annuel moyen de l'emploi compris entre 0,5% et 1%, soit un niveau supérieur à celui du territoire régional dans son ensemble, qui s'établissait sur la période à 0,4%/an.

i. Les grands pôles d'emplois génèrent une redistribution des flux salariaux en direction des territoires voisins

Les quatre plus grands pôles d'emplois régionaux concentrent la moitié des salaires versés par les établissements. Le bassin de vie de Lyon génère 19 milliards d'euros de salaires, devant Grenoble, Clermont-Ferrand et Saint-Étienne, qui cumulent 13 milliards à eux trois. Une part importante des salariés réside à l'extérieur de ces bassins de vie. Aussi, la somme des salaires versés dans ces bassins de vie est nettement supérieure à celle détenue par leurs seuls résidents. À Bourg-en-Bresse, Chambéry, Grenoble, Lyon, Roanne et Saint-Etienne l'écart s'élève à 20 %. Il atteint 30 % à Clermont-Ferrand et à Valence.

Ce sont les bassins de vie les plus proches des grands pôles d'emplois régionaux qui bénéficient le plus de leur influence. Cet afflux de richesses nécessite que les politiques publiques soient coordonnées à une échelle large pour réguler la pression croissante sur les marchés fonciers et immobiliers, notamment. Pour autant, les salaires qui sont perçus par ces habitants ont un impact favorable sur le niveau de services et la qualité de vie. Dans les bassins de vie limitrophes de Lyon, Grenoble et Clermont-Ferrand, les salaires perçus par les habitants sont supérieurs de plus de moitié aux salaires versés dans le bassin de vie. Pour autant, toutes les agglomérations du réseau ne portent pas le même niveau de développement et ne génèrent pas les mêmes capacités d'entraînement. L'armature des agglomérations moyennes doit être consolidée pour pouvoir réellement irriguer l'ensemble du territoire régional. Dans ce sens, une attention particulière doit être apportée aux agglomérations de taille moyenne qui connaissent dans leurs villes centre des situations de déprise démographique et d'activités économiques. Cela nécessite l'invention d'une gouvernance des réseaux autour des métropoles, avec notamment un appui pour la revitalisation de ces villes moyennes, notamment par le développement de l'économie résidentielle (équipements, services, cadre de vie...).

ii. Des territoires à l'écart des systèmes urbains qui doivent davantage tirer parti de cette logique distributive

Les grandes agglomérations ont des aires d'influence de plus en plus vastes. Sur une grande partie du territoire régional, **villes et campagnes font système** et échangent quotidiennement des ressources – emplois et services d'un côté, travailleurs de l'autre. Néanmoins, certains espaces restent « en creux »

du maillage des six grands systèmes urbains. Ces espaces présentent des situations économiques et sociales diverses mais ont en commun, en raison de leur enclavement, d'offrir un moindre accès à l'emploi et aux services à leurs habitants que le reste du territoire régional. Cet éloignement, surtout lorsqu'il est associé à une faible capacité de se déplacer, peut être à l'origine de fractures territoriales multiples : revenus, éducation, santé, culture, socialisation, ...

iii. Une coopération et une solidarité interterritoriale qui doivent se développer

Il existe de forts enjeux de coopération et de solidarité interterritoriale entre les systèmes urbains et leur périphérie. Le SRADDET constitue une opportunité de renforcer la coopération entre les espaces ruraux, périurbains et urbains, afin de favoriser le développement de partenariats, selon le principe du contrat et la logique du projet, comme cela a déjà été engagé par certaines agglomérations.

Ainsi, l'élaboration du SRADDET constitue l'occasion de développer les coopérations ville - campagne concernant notamment les mobilités actives et les transports publics, la diffusion de la dynamique économique, le développement culturel, l'économie des savoirs, l'agriculture périurbaine ou bien encore les politiques de massifs.

L'interdépendance des territoires de la nouvelle région se manifeste également à travers l'emploi qui est fait de ressources : foncier, eau, alimentation, forêt, matériaux, énergies, paysages.

Le modèle d'urbanisation et de développement à l'œuvre depuis plus de 50 ans a intrinsèquement fragilisé ces ressources. Il a aussi renforcé les dépendances entre bassins de production et bassins de consommation au sein de l'espace régional.

L'enjeu de solidarité, de coopération et de dialogue autour du partage et de la préservation de ces ressources est essentiel à la réduction des vulnérabilités des territoires, qu'il s'agisse des systèmes urbains (dans une logique de résilience) comme de leur zone d'influence (dans une logique de complémentarité). En conséquence, le réseau de villes est prêt à développer en ce domaine des politiques de coopération interterritoriale multi-niveaux (villes moyennes, territoires voisins des grandes villes, territoires ruraux, ...).

Au-delà de la question des relations ville-campagne, le réseau des villes centre et des grandes agglomérations est de manière plus générale soucieux d'un développement équilibré des territoires, prenant appui non seulement sur l'armature urbaine principale, mais aussi sur la qualité des déplacements du quotidien entre pôles locaux et régionaux, prioritaire, et l'attractivité des villes moyennes, essentielle à l'organisation d'une offre de services et d'emploi au niveau de chaque bassin de vie.

Les villes et grandes agglomérations sont toutes concernées par l'enjeu de la montagne (Bauges : Chambéry et Annecy – Chartreuse : Chambéry et Grenoble – Vercors : Grenoble et Valence – Aravis : Annecy – Belledonne : Grenoble – Pilat : Saint Etienne et Lyon – Monts du Lyonnais : Lyon, Revermont : Bourg-en-Bresse, Monts de la Madeleine : Roanne, Massif des puys : Clermont-Ferrand, etc)...omniprésente et plurielle sur l'ensemble du territoire régional.

Qu'ils soient économiques et sociaux (lissage de l'activité touristique par le développement du tourisme vert, structuration de la filière bois, valorisation du potentiel d'énergies renouvelables, développement de la pluriactivité, préservation des capacités productives agricoles, ...) ou environnementaux (gestion de la pression foncière, rénovation du parc d'hébergement touristique, ...) la montagne revêt de multiples enjeux auxquels le Sraddet devra veiller.

Les citoyens sont enclins à fréquenter l'espace montagnard comme destination de loisirs ou culturelle. Pour leur part, les espaces montagnards peuvent trouver dans l'accueil des rurbains ou excursionnistes de proximité des opportunités favorisant leurs équilibres (maintien de services, entretien des forêts, développement culturel...).

La situation singulière des Parcs naturels régionaux d'Auvergne-Rhône-Alpes, massifs cernés de vallées industrielles, très urbanisées, place plusieurs villes et agglomérations du réseau en portes d'un Parc donnant ainsi une dimension singulière au lien urbain-rural en Auvergne-Rhône-Alpes.

Pour le maintien de la qualité de vie, pour une meilleure gestion des espaces naturels, pour une meilleure solidarité territoriale, le réseau des villes souhaite que la région appuie dans le cadre du Sradet les partenariats entre les villes et les montagnes, au sein des bassins de vie. Les solidarités villes-montagnes constituent un facteur de cohésion et de développement majeur de notre région.

Le développement des territoires de montagne passe par une juste prise en compte des spécificités et priorités de développement de chaque massif, le renforcement des relations de réciprocité entre massifs et vallées, et d'une dynamique de réseau entre les différents territoires de montagne.



Orientations pour un modèle de développement qui affirme le rôle moteur des villes-centre et grandes agglomérations et contribue à l'équilibre des territoires

- Penser l'aménagement du territoire régional à l'échelle européenne et mondiale, avec la volonté de prendre appui sur l'atout que constitue son armature urbaine
- Positionner Auvergne-Rhône-Alpes dans le concert des régions européennes les plus dynamiques (Bade-Wurtemberg, Lombardie, Catalogne, ...)
- Affirmer la grande région comme une destination touristique (patrimoine urbain, tourisme fluvial, lacustre, vert et de montagne) de premier plan
- Accompagner le développement économique et démographique des grandes agglomérations dans une logique de développement équilibré de l'ensemble de l'espace régional. **Soutenir les investissements dans les domaines de la recherche et de l'innovation ainsi que l'effort de production de logements pour tous.**
- Promouvoir l'attractivité des villes moyennes, **en garantissant notamment, en complémentarité de l'armature des systèmes urbains, une offre de service adaptée dans les domaines de la santé, de l'enseignement supérieur et de la recherche.**
- Garantir le développement équilibré du territoire en favorisant une organisation territoriale fondée sur un réseau hiérarchisé de pôles urbains périurbains et ruraux,
- Intégrer la question des déséquilibres et des inégalités territoriales présente au sein des territoires urbains. Soutenir le renouvellement urbain et la réhabilitation de friches, **les programmes de rénovation urbaine dans les grands quartiers d'habitat social** ainsi que tous les outils permettant de favoriser le renouvellement de la ville sur la ville, la revitalisation des centres urbains et centres bourgs
- Valoriser la diversité des territoires de la Région et la complémentarité des territoires urbains, périurbains et ruraux
- Favoriser et encourager les démarches de coopération entre les territoires urbains et les territoires moins denses, à des échelles de bassins adaptées selon les problématiques (déplacements, commerce, stratégie alimentaire, énergie, ...)
- Garantir la complémentarité des politiques d'aménagement d'échelles métropolitaine et régionale, et cibler les investissements lourds à conduire au niveau de chaque système urbain, en privilégiant des logiques de coopération à une échelle adaptée au projet
- Renforcer les capacités de productions agricoles des territoires limitrophes des métropoles pour garantir une sécurité alimentaire sur le long terme
- Renforcer le maillage des services aux entreprises et à la population, notamment en matière de santé **hospitalière et d'enseignement supérieur**
- Porter les enjeux de développement durable des territoires de montagne et soutenir les initiatives de coopération entre vallées et massifs, dans l'optique d'une plus grande réciprocité dans les domaines de l'aménagement du territoire, du tourisme, du logement, des transports collectifs, de l'énergie, de l'agriculture et de la forêt...

3 Renforcer l'accessibilité et favoriser une mobilité plus durable et plus performante entre et à destination des villes-centres et grandes agglomérations d'Auvergne-Rhône-Alpes

La mobilité revêt de multiples enjeux pour les grandes agglomérations :

- **Un enjeu environnemental et de santé publique** : le secteur des transports est le plus fortement émetteur de gaz à effet de serre et de polluants. Cet enjeu est particulièrement prégnant dans les vallées alpines où les trafics routiers ont, du fait de la géographie et du réchauffement climatique, des impacts croissants.
- **Un enjeu social** : les politiques de mobilité impactent fortement les budgets des ménages et les possibilités d'accès à l'emploi et aux services, notamment pour ceux résidant dans les zones les plus éloignées des pôles urbains.
- **Un enjeu économique et d'attractivité** : une partie importante de l'activité économique des grandes agglomérations repose sur les échanges de personnes (pour le tourisme par exemple) et de marchandises.
- **Un enjeu d'investissement public** : les politiques en matière d'infrastructures de transport (routes, voies ferrées), mais aussi en matière d'infrastructures et services numériques, si elles s'inscrivent nécessairement dans un contexte de diminution des participations de l'État, de contraction des recettes fiscales et d'économie budgétaire, doivent être maintenues à un niveau significatif afin de soutenir l'accessibilité des grands pôles urbains qui contribuent fortement au développement régional.

i. Connectivité entre grandes agglomérations d'Auvergne- Rhône- Alpes

Auvergne-Rhône-Alpes s'étend sur 350 km d'est en ouest et 200 km du nord au sud. C'est une des plus vastes régions françaises. La possibilité de circuler entre les grandes agglomérations, via le réseau routier ou ferroviaire, est donc un enjeu crucial.

Alors que le réseau autoroutier est plutôt facilitateur des déplacements au sein de la région, la desserte ferroviaire souffre quant à elle parfois de déficit d'offres et de maillages.

1. Une efficacité des lignes ferroviaires relative

Les relations ferrées sont dans l'ensemble fréquentes et les temps de trajet compétitifs par rapport à la voiture à l'exception des lignes de ou vers Grenoble et Annecy. En revanche, les communications transversales entre les grandes agglomérations de l'est et de l'ouest de la région sont faibles. À titre d'exemple, moins d'une dizaine de trains quotidiens circule entre Clermont-Ferrand et Lyon. Les étoiles ferroviaires sont fragiles et encore peu interconnectées (cf. liaison Clermont-Ferrand/Lyon ou Lyon/Grenoble). Le nœud ferroviaire lyonnais (NFL) présente une spécificité à prendre en compte, avec une désaturation jugée par tous comme prioritaire. Enfin des lignes à voie unique de la région sont menacées de fermeture à des échéances variables si des travaux de sécurisation ne sont pas rapidement lancés. Or leur potentiel de développement est pourtant parfois important, notamment pour toutes les lignes connectées à des agglomérations où l'usage de la voiture pour les trajets domicile-travail est de plus en plus problématique.

2. Des grandes agglomérations bien reliées par les autoroutes et voies rapides

La région possède un réseau d'infrastructures routières relativement développé. À l'est, les vallées du Rhône ou des Alpes et les tunnels alpins du Fréjus et du Mont-Blanc, permettent d'interconnecter les réseaux autoroutiers français et italiens. À l'ouest, au cœur du Massif central, l'agglomération clermontoise bénéficie d'une croisée autoroutière efficace. Les principales agglomérations de la région sont connectées entre elles via le réseau des autoroutes et voies express. La plupart des axes sont soumis à péage, à l'exception de la liaison Lyon-Saint-Étienne et de l'A75 au sud de Clermont-Ferrand. Il faut souligner que le réseau routier intercités ne bénéficie pas de modalités de gestion homogène (politique de tarification) et dynamique (politique d'exploitation innovante type voies dédiées) ce qui nuit à son usage optimisé, en particulier en approche des agglomérations.

ii. Connectivité interrégionale et internationale

La région Auvergne-Rhône-Alpes bénéficie d'une position géostratégique avantageuse au carrefour de l'Europe du Nord et de l'Europe du Sud.

Ses échanges avec les autres territoires interrégionaux ou transnationaux mobilisent un grand nombre d'infrastructures de transports présentes dans la région ou à proximité.

Si ce réseau est globalement de bonne qualité, il mérite cependant d'être amélioré pour conforter cette position géostratégique, l'attractivité de notre région, répondre aux besoins de mobilité des habitants et des visiteurs et de nos territoires et rester compétitif à l'échelle internationale.

- Au plan ferroviaire

Les grandes agglomérations du réseau bénéficient de services souvent compétitifs, et notamment d'une liaison performante avec Paris depuis Lyon et Valence. Grenoble bénéficie d'une fréquence TGV avec Paris satisfaisante mais souffre de temps de parcours assez élevés et peu fiables, en raison de la congestion du nœud ferroviaire lyonnais et de la configuration de la ligne de Saint-André-le-Gaz et des retards cumulés dans les travaux d'entretien de cette ligne, qualifiée par la SNCF de « ligne malade ». La liaison ferrée Lyon / Grenoble nécessite une rénovation importante.

Annecy reste éloignée de la capitale (près de 4 heures) et de Lyon (2h voire plus) du fait d'infrastructures ferroviaires peu efficaces (voie unique entre Annecy et Aix-les-Bains). Quant à Saint-Étienne, pourtant proche de Lyon, elle ne bénéficie que de quatre liaisons directes avec Paris contre dix-sept avec correspondances avec Paris. La ligne intercités Paris-Clermont-Ferrand propose une fréquence satisfaisante mais pâtit d'un temps de parcours long. Quant aux dessertes TGV des villes moyennes, elles doivent être maintenues (dont celle de Bourg-en-Bresse).

Le réseau ferroviaire doit être amélioré et renforcé pour offrir une solution alternative pérenne et efficace à la route, conformément aux engagements internationaux de la France sur le climat. La mise en œuvre de cette orientation implique de porter le projet de désaturation long terme du nœud ferroviaire lyonnais, pour offrir de nouvelles capacités de développement.

Il s'agit à la fois de permettre :

- l'ouverture de lignes internationales, nationales et l'accueil des grands projets (Lyon-Turin, CFAL, POCL),
- le bon fonctionnement du réseau fret qui ne doit pas obérer celui des liaisons ferroviaires voyageurs. A ce titre, les contournements fret des agglomérations du réseau doivent être pris en considération, notamment Lyon et Bourg-en-Bresse dans le cadre de l'opération du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise – CFAL ;
- l'amélioration des liaisons intra-régionales (liaisons Clermont-Ferrand Lyon, Annecy-Chambéry, Lyon-Chambéry, Lyon-Grenoble, Lyon-Bourg-en-Bresse...);
- l'augmentation de l'offre de service TER ferrée en lien avec l'évolution des besoins des voyageurs régionaux.

L'axe ferroviaire du sillon alpin Valence-Grenoble-Chambéry-Annecy-Genève est tout à fait stratégique et mérite un soutien particulier pour améliorer ses performances en termes de cadencement et de temps de trajet et ainsi être une alternative efficace à l'autoroute.

Il s'agit également de renforcer le transport ferroviaire, notamment fret, entre la France et l'Italie afin de réduire la pollution provoquée dans les vallées alpines par les camions de marchandises. Concernant spécifiquement le Lyon-Turin, il constitue un maillon indispensable au renforcement du corridor ferroviaire fret méditerranéen, notamment au regard des échanges croissants de notre région avec l'Asie. Sa réalisation est donc un enjeu majeur de compétitivité pour l'Europe, la France, la Région et nos territoires.

- *Au plan routier*

Les grandes agglomérations sont relativement bien connectées aux réseaux autoroutiers national et européen avec toutefois deux problématiques majeures :

- Des situations de goulot d'étranglement au niveau :
 - o de la vallée du Rhône
 - o de la vallée du Gier (A 47 sur la liaison Saint-Etienne-Lyon),
 - o de la RN7 au nord de l'agglomération roannaise : mise à 2 fois 2 voies.
- Des configurations locales qui voient des trafics importants, notamment des trafics régionaux et internationaux de transit, passer par les cœurs d'agglomération ...
 - o A6/A7 dans la traversée de l'agglomération lyonnaise,
 - o A480 et rocade sud (RN87) dans la traversée de la métropole grenobloise. Travaux importants en cours
 - o A480 dans la traversée de Grenoble (problème de trafic métropolitain et d'inadaptation de l'infrastructure). Travaux importants en cours
 - o A72 et RN 88 à Saint-Etienne
 - o A7 dans la traversée de Valence
 - o N201 dans la traversée de Chambéry
 - o Fin et doublement du contournement d'Annecy

Ces situations problématiques engendrent des perturbations sur le fonctionnement urbain et limitent la mise en œuvre des politiques de mobilité et de développement urbain durables dans les agglomérations. Elles devraient donc faire l'objet d'un traitement prioritaire dans l'optique de favoriser les nouvelles mobilités alternatives à l'autosolisme. La mise en place de voies réservées pour les transports collectifs ou le covoiturage a montré son efficacité sur les entrées autoroutières des grandes agglomérations, congestionnées, et apparaît comme un puissant outil d'incitation à des pratiques de déplacements alternatives à la voiture.

- *Au plan fluvial*

La région Auvergne-Rhône-Alpes dispose de nombreux atouts pour miser sur le développement du transport fluvial :

- un axe Rhône-Saône à grand gabarit, relié au grand port maritime de Marseille et disposant de grandes réserves de capacité,
- une offre portuaire multi-sites, support de développement économique,
- des acteurs économiques aux marchés développés (import/export).

L'objectif est de conforter la place des différentes infrastructures portuaires et de les développer dans une logique de maillage à l'échelle régionale, interrégionale et européenne de manière à fournir aux entreprises des services de transports logistiques adaptés.

Il s'agit également de développer toutes les capacités de valorisation touristique du patrimoine fluvial de notre région.

- *Au plan aérien*

La plateforme aéroportuaire internationale de Lyon-Saint Exupéry constitue la principale porte d'entrée et de sortie aérienne de la région vers l'Europe et quelques longs courriers. C'est le quatrième aéroport en France avec ses 9,5 millions de passagers en 2016, derrière les deux aéroports parisiens et Nice Côte-d'Azur. Il est desservi directement par le TGV et des navettes autocars régionales.

Au-delà du territoire régional, deux aéroports internationaux captent des trafics depuis et vers Auvergne-Rhône-Alpes. D'une part, Genève-Cointrin (15,7 millions de passagers) constitue une plateforme de correspondance (ou hub) européenne de premier plan et en forte croissance, dont la zone d'influence couvre au moins le sillon alpin (Genève, Annecy, Grenoble, Valence) et d'autre part, Roissy Charles-de-Gaulle (plus de 65 millions de passagers annuels) constitue un hub intercontinental facile d'accès par des vols depuis Lyon et Clermont-Ferrand ainsi que par des TGV reliés à Lyon Part-Dieu en deux heures.

L'ambition de développer la dimension internationale de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry, à la hauteur du poids économique de la région Auvergne-Rhône-Alpes, doit être réaffirmée. Elle doit être garantie par des liaisons intercontinentales renforcées et supportée par une stratégie tarifaire compétitive et attractive. Enfin, elle nécessite de pérenniser les conditions d'une accessibilité en transports collectifs à la plateforme aéroportuaire depuis et vers l'ensemble des agglomérations régionales.

L'aéroport de Clermont-Ferrand, 2^e aéroport régional permet d'améliorer l'accessibilité longue distance de son territoire. Il est principalement relié à Paris, en complément d'une offre ferroviaire insuffisamment performante. Dans les Alpes, les aéroports de Chambéry et de Grenoble fonctionnent essentiellement en période d'hiver pour accueillir les touristes venant d'Europe du Nord.

Auvergne-Rhône-Alpes bénéficie d'un réseau d'aéroports locaux positionnés notamment sur le segment de l'aviation d'affaires à l'image de celui **d'Annecy et de Saint-Etienne Bouthéon** qu'il convient de préserver.

- *Au plan des infrastructures et services numériques*

Critère de choix pour l'implantation des entreprises, système nerveux sur lequel se construit les « territoires intelligents » du futur, le très haut débit est un facteur clef de la compétitivité régionale. De fait, l'accès aux grands équipements urbains se joue de plus en plus via les outils numériques, qui



permettent de digitaliser, de géolocaliser et de combiner les offres de service. Les infrastructures numériques déployées au sein des systèmes urbains régionaux visent à optimiser les déplacements, à favoriser l'intermodalité, à développer de nouveaux lieux de travail et de nouvelles communautés. L'accès de la population régionale à ces infrastructures numériques urbaines (réseau fibre optique très haute qualité, pôles économiques connectés, hubs de services publics, datacenters) est essentiel. Les grandes villes, qui portent les nœuds d'interconnexion, concentrent les structures d'enseignement et de recherche spécialisées (CEA, INRIA, INSA) et déploient les infrastructures haut débit, ont un rôle majeur à jouer en terme d'équité et de solidarité pour garantir l'accès de toute la population régionale aux infrastructures et services numériques.



Orientations pour une mobilité plus durable et plus performante entre et à destination des villes-centres et grandes agglomérations d'Auvergne-Rhône-Alpes

- Améliorer et renforcer les liaisons ferroviaires entre les grandes agglomérations d'Auvergne Rhône-Alpes, pour offrir une solution alternative pérenne et efficace à la route :
 - o Fiabilisation des liaisons Lyon-Chambéry, Lyon-Grenoble et amélioration de la qualité de service
 - o Fiabilisation des liaisons avec l'agglomération lyonnaise (mobilité quotidienne, correspondances pour la mobilité de plus longue distance) depuis Saint-Etienne et Bourg-en-Bresse notamment
 - o Amélioration de la relation ferroviaire Clermont-Ferrand/Lyon
 - o Doublement de la voie entre Annecy et Chambéry
 - o Achèvement Léman-Express
- Doter les espaces métropolitains de véritables réseaux RER à l'horizon 2030, interconnectés entre eux
- Optimiser et hiérarchiser le réseau autoroutier régional afin d'en améliorer le service et d'en orienter les usages (gestion du transit et mobilités durables)
- Développer la dimension internationale de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry et améliorer sa desserte depuis l'ensemble des villes et grandes agglomérations d'Auvergne-Rhône-Alpes
- Optimiser les usages et assurer la complémentarité des différentes plateformes aéroportuaires de la Région
- Désaturer le nœud ferroviaire lyonnais véritable « méridien ferroviaire » européen
- Inscrire les grandes agglomérations dans les corridors fret internationaux multimodaux via des modes d'exploitation efficaces et/ou des infrastructures et des équipements adaptés (CFAL / Lyon-Turin) notamment entre la France et l'Italie
- Mettre la voie d'eau navigable au service du développement économique
- Améliorer et renforcer les interconnexions via des services régionaux à grande vitesse adossés aux nouvelles LGV (POCL). Cette dernière remplira une double fonction d'alternative à la saturation de la liaison Paris/Lyon et de renforcement des liaisons régionales et métropolitaines (Clermont/Roanne/Lyon/Saint-Etienne).
- Maintenir des objectifs ambitieux de réduction de l'impact des déplacements sur la qualité de l'air et le changement climatique, en privilégiant le report vers des modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture. Accompagner les changements de comportement à grande échelle (usagers, acteurs économiques,)

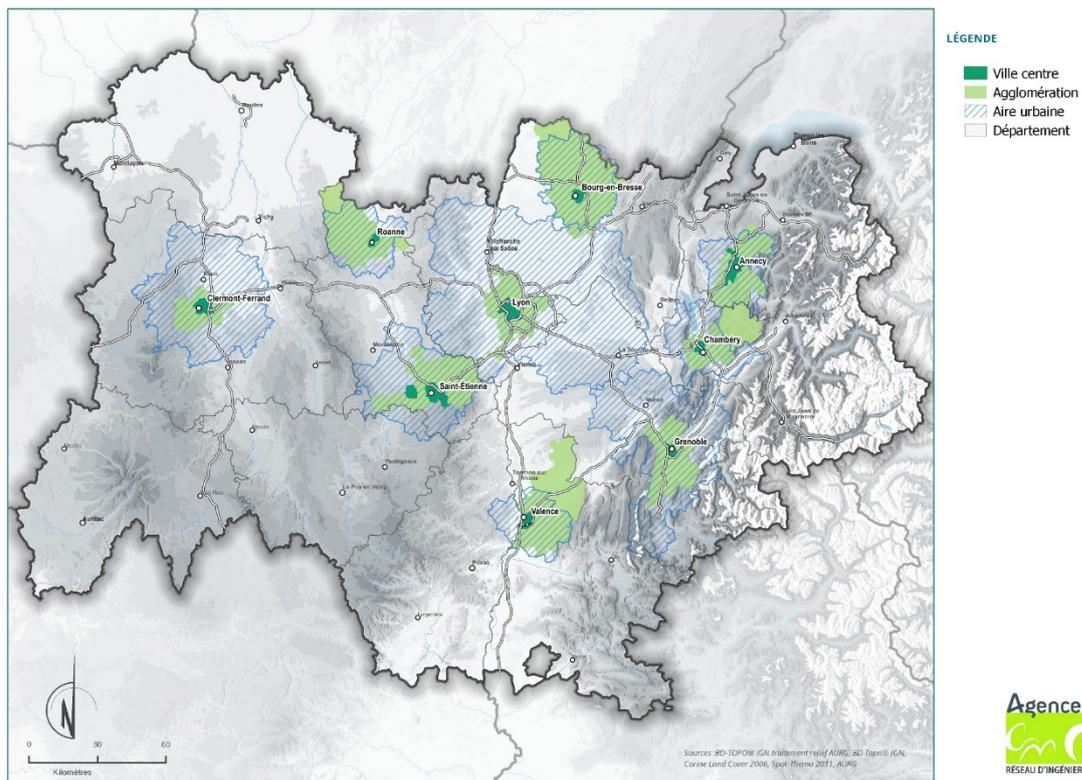
Les villes centres et grandes agglomérations constituent ensemble un système urbain puissant, interdépendant et maillé.

Cette armature urbaine, riche de sa diversité, porte les enjeux et les défis de la connaissance, de l'innovation et de la transition. Elle est un vecteur de croissance économique pour assurer un développement fort, équilibré et soutenable de notre espace régional.

Au travers des trois grands objectifs de cette contribution et tout au long de la procédure d'élaboration du SRADDET, le réseau des villes entend ainsi entrer en dialogue avec la Région pour positionner Auvergne-Rhône-Alpes dans le concert des régions européennes les plus dynamiques.

ANNEXE

Le réseau des villes centres et des grandes agglomérations d'Auvergne-Rhône-Alpes : chiffres et caractéristiques



	Réseau des villes centres et des grandes agglomérations d'Auvergne-Rhône-Alpes	Région AURA	%
nombre de communes (2014)	425	4 095	10%
nombre d'habitants	3 261 793	7 820 966	42%
nombre d'emplois	1 589 963	3 167 416	50%
nombre de logements	1 639 911	4 233 045	39%
superficie	6 011	69 711	9%

La Région Auvergne-Rhône-Alpes peut compter sur de grandes agglomérations de rang national : trois agglomérations de plus de 200 000 habitants (Clermont-Ferrand et Valence/Romans-sur-Isère et Annecy), deux agglomérations de plus de 400 000 habitants (Grenoble et Saint-Etienne) et une agglomération millionnaire (Lyon).

Les grandes agglomérations sont les portes d'entrée de « l'économie monde » et accueillent hubs et grands équipements intermodaux. Elles sont les lieux des investissements d'avenir, le berceau des innovations technologiques et plus largement de l'économie du savoir.

Elles constituent des relais majeurs des politiques de développement durable à l'image :

- des politiques d'accueil de nouveaux ménages avec plus de 100 000 logements produits sur la période 2009 / 2013 et près de 120 000 habitants accueillis sur la période 2009/2014 (accroissement annuel moyen de 0,8%) ;
- des programmes de développement économique qui ont soutenu la création d'emploi pour atteindre un total de 1 590 000 emplois en 2013, soit 39 000 emplois de plus qu'en 2009 (61,5% de la croissance régionale) ;
- des efforts conduits en matière d'investissement : près d'1,3 milliard d'euros d'investissements engagés par les neuf agglomérations en 2014, près de 4 milliards en cumulant ce montant avec celui des budgets d'investissement de leurs communes membres ;
- des efforts considérables conduits ces 20 dernières années pour améliorer l'offre de transports publics urbains (tramway, métro, bus TCSP) à travers des politiques de mobilité durable ;
- des démarches de planification engagées (Scot / PLU-I) qui visent toutes la densification des zones les plus équipées et les mieux desservies, et la préservation des espaces naturels et agricoles concourant ainsi à la limitation de l'étalement urbain ;
- des politiques de valorisation des fleuves, grandes rivières et espaces en eau (Leysse à Chambéry, Rhône et Saône à Lyon, Loire à Roanne, Rhône à Valence, lac d'Annecy et lac du Bourget, l'axe Allier-Vichy-Clermont-Brioude).

Toutes les agglomérations ont par ailleurs mis en œuvre des réformes de leur gouvernance pour se positionner à la bonne échelle et atteindre une taille critique, gage de leur rayonnement. Elles ont également engagé des politiques d'optimisation des coûts et de rationalisation des investissements : deux Métropoles « loi MATPAM », deux Communautés urbaines futures métropoles, des intercommunalités renforcées et agrandies (Bourg-en-Bresse, Valence-Romans, Roanne et des communes fusionnées à l'instar d'Annecy). À compter du 1^{er} janvier 2018, Auvergne-Rhône-Alpes sera la seule région française à être dotée de quatre Métropoles institutionnelles (Lyon, Grenoble, Saint-Etienne et Clermont-Ferrand) sur son territoire.